Należność pocztowa uiszczona ryczałtem.

ROK XVI. Warszawa, Czerwiec 1935 r. Nr. 5 (243)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKV ZAW. MASZYNISTOW KOLEJOWYCH



PISMO POŚWIĘCONE, SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 każdego miesiąca. Redakcja i Administracja Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel.: 595-28 i 539-00. Konto czekowe P.K.O. 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie

ZGON MARSZAŁKA PIŁSUDSKIEGO

Dnia 12 maja 1935 r. zmarł w Warszawie Pierwszy Marszałek Polski Józef Piłsudski.

Wieść o Jego zgonie wstrząsnęła całem społeczeństwem polskiem głęboko, tem głębiej, że śmierć nadeszła niespodziewanie. Wiadomo było wprawdzie od pewnego czasu, że Marszałek Piłsudski jest chory, szeroki ogół jednakże nie zdawał sobie sprawy z tego, iż choroba jest poważna i śmiertelna.

Powszechna w kraju żałoba, udział wielotysięcznych tłumów w uroczystościach pogrzebowych, potężne wrażenie w całym świecie — wszystko to świadczy dowodnie o niezaprzeczalnym fakcie, że śmierć Marszałka jest dla Narodu i Państwa naszego ciosem dotkliwym i bolesnym a dla dalszego rozwoju stosunków w naszym kraju zdarzeniem epokowem.

Ubył z grona żyjących Człowiek miary niezwykłej, postać w całej pełni tego słowa historyczna, Mąż Stanu i Wódz, który sam jeden i przez siebie samego jedynie, stanowi w dziejach naszych epokę. Dnia 12 maja zakończył swe pełne trudów, walk i zmagań życie były więzień carski, wygnaniec sybirski, podziemny działacz socjalistyczny, redaktor i kolporter tajnego „Robotnika", więzień X-tego Pawilonu warszawskiej cytadeli, twórca, komendant i organizator Strzelca, twórca Legionów, komendant ich Pierwszej Brygady, organizator P. O. W., więzień magdeburski, Naczelnik Państwa i Naczelny Wódz z r. 1920, wygnaniec Sulejówka, Wódz i twórca przewrotu w r. 1926 a od tej chwili rzeczywisty



kierownik Państwa, ostatnia w niem i najwyższa instancja, bezapelacyjny autorytet.

Życie i czyny Marszałka Piłsudskiego splotły się na wielkim przełomie dziejowym z losami Narodu i Państwa Polskiego. Imię Jego jeszcze za życia stało się legendą a Postać Jego była symbolem Polski, cierpiącej, walczącej i wyzwolonej. Był też rzeczywiście jako więzień i wygnaniec sybirski symbolem cierpiącego i prześladowanego narodu znaczącego krwawemi śladami etapy walki o prawo do niezależnego bytu. Jako działacz socjalistyczny był symbolem Polski ludowej, Polski chłopa i robotnika, budzącego się do świadomości narodowej, stającego do walki o wolność i biorącego na siebie odpowiedzialność za losy Narodu. Jako bojowiec był symbolem protestu przeciwko ospałości i ugodzie, jako Komendant Strzelca i 1-szej Brygady był symbolem narodowego prawa do walki pod własnym sztandarem. Jako Pierwszy Naczelnik Państwa, jako twórca i Wódz Naczelny Armji Polskiej był symbolem Polski wyzwolonej, zdobywającej mocą swego oręża własne prawo do niezależnego bytu, jako Twórca przewrotu majowego był symbolem dążności do stworzenia silnych, trwałych i niezłomnych podwalin mocarstwowego jej stanowiska.

Czoło Jego — jak powiedziano w czasie uroczystości żałobnych — naznaczone było stygmatem wielkości. Miał w sobie dziwną i niepowszednią moc, która niewoliła ku Niemu ludzi. Był wodzem z natury i z urodzenia, jednym z tych, nielicznych w historji, którzy umieli natchnąć podwładnych niemem i ślepem posłuszeństwem, zespolić się z nimi w niezłomnej wierności.

Dla bliskich sobie był wyrocznią, dla wszystkich niezaprzeczonym i wysokim autorytetem. Jego wola i jego słowo starczyło za argumenty i uzasadnienia, sam dźwięk Jego Imienia znaczył częstokroć więcej niż wszelkie programy i światopoglądy.

My, Jemu współcześni, możemy wyczuć tylko wielkość straty, którą zgon Jego Narodowi i Państwu wyrządził. Naród uczcił go pogrzebem królewskim, pożegnał Go w żalu serdecznym i niekłamanym. Śmiertelne Jego szczątki spoczęły w krypcie wawelskiej, tam gdzie spoczywają prochy królów i największych w Narodzie.

Dzieło Jego życia oceni dopiero historja. Dopiero ona będzie mogła objąć w całej pełni, zrozumieć i osądzić sprawiedliwie a bezstronnie doniosłość dziejowej roli, którą Marszałek Piłsudski w Narodzie naszym odegrał.

Życiorys Marszałka Piłsudskiego

Marszałek Józef Piłsudski urodził się w r. 1867 w Żułowie na Wileńszczyźnie z ojca Józefa i matki Marji z Bilewiczów. Rodzina jego zaangażowana była czynnie w powstaniu r. 1867 i pielęgnowała u siebie atmosferę walki o niepodległość wśród której wychował się i wzrósł przyszły Naczelny Wódz Armji Polskiej.

Ukończywszy średnią szkołę w Wilnie wstąpił w r. 1885 na wydział medyczny uniwersytetu w Charkowie. Niebawem, za udział w rozruchach studenckich wydalono go jednak stamtąd, wrócił wobec tego do Wilna gdzie uczestniczył czynnie w kółkach młodzieży, przejętych ideami i zasadami socjalizmu. W r. 1877, wmieszany w spisek na życie cara, zorganizowany przez rewolucjonistów rosyjskich, ulega karze zesłania na przeciąg lat 5-ciu na Sybir i przebywa najpierw w Kiryńsku nad Leną, następnie zaś w Tunce.

Powróciwszy do kraju w r. 1892 nie zaniechał Józef Piłsudski swej działalności społecznej i politycznej. Staje się jednym z twórców Polskiej Partji Socjalistycznej, niebawem staje w szeregach jej przywódców i obejmuje w r. 1894 redakcję tajnego podówczas organu P. P. S. „Robotnika" i redaguje go przez lat 10. Równocześnie prowadzi pracę propagandową i kolportaż redagowanego przez siebie czasopisma wśród tej sfery, która ideałom socjalistycznym dawała posłuch i wiarę, t. j. wśród robotników.

W r. 1900 dostaje się do X pawilonu cytadeli warszawskiej, skąd, dzięki zręcznej symulacji obłędu, przeniesiony zostaje na leczenie do więzienia w Petersburgu. Dzięki pomocy lekarza więziennego Dr. Wł. Mazurkiewicza udaje mu się zbiec z więzienia w r. 1901, poczem przenosi się do Krakowa.

Bierze tam czynny udział w życiu politycznem b. Galicji, krzewiąc w społeczeństwie ideę zbrojnej walki z Rosją.

Po wybuchu wojny rosyjsko-japońskiej, wyjeżdża do Japonji, pragnąc zapewnić pomoc tego państwa dla ruchu zbrojnego w b. zaborze rosyjskim.

Powróciwszy znowu do kraju bierze w r. 1904 udział w zbrojnej manifestacji P. P. S. w Warszawie dn. 13.XI. na Placu Grzybowskim, poczem organizuje z ramienia Frakcji rewolucyjnej organizację tej partji i kieruje jej walkami z carską władzą.

Po upadku ruchu rewolucyjnego w Królestwie przenosi się znowu do Galicji i oddaje się całkowicie pracy nad stworzeniem, zorganizowaniem i wyszkoleniem przyszłej armji polskiej. W tym celu organizuje Związek Walki Czynnej i Strzelca.

W organizacji tej rozwija energiczną działalność, zwłaszcza od r. 1912, który ujawnił głębokie konflikty między b. zaborcami, szkoli oficerów i podoficerów, urządza ćwiczenia i kursy, tworzy polską literaturę wojskową. Idea orężnej walki z caratem promieniuje szeroko; tworzą się obok „Strzelca" inne organizacje wojskowe w b. zaborze austrjackim, które stanowić mają w przyszłości zalążek Legjonów.

W r. 1914 wyrusza Józef Piłsudski na czele strzeleckiej kompanji kadrowej do walki z Rosją, przekraczając granicę opuszczonego na tym odcinku przez Rosjan Królestwa. Czyn ten daje początek Legjonom Polskim. Piłsudski staje jako Komendant na czele 1-szej brygady legjonów, toczy szereg bitew i potyczek u boku armji austrjackiej, równocześnie jednak tworzy tajną i niezależną od legjonów Polską Organizację Wojskową (P. O. W.), obejmującą zasięgiem swoich oddziałów nietylko teren okupacji austrjackiej i niemieckiej lecz także Ukrainę, Białoruś i inne ziemie rosyjskie.

Rola jego w Legjonach, ustawiczne tarcia i nieporozumienia, wreszcie widocznie podejrzane jego stanowisko wobec mocarstw centralnych zmuszają go do wycofania się ze stanowiska komendanta 1-szej brygady legjonów w r. 1916. Nie przerywa to jego działalności w P. O. W.

W r. 1916 po ogłoszeniu manifestu państw centralnych o utworzeniu Królestwa Polskiego w dn. 5.XI obejmuje w „Tymczasowej Radzie Stanu" stanowisko dyrektora departamentu wojskowego, wkrótce jednakże opuszcza i to stanowisko i wskutek ponownych konfliktów z władzami okupacyjnemi, zwłaszcza na tle przysięgi legjonistów, dostaje się jako więzień do Magdeburga.

Po wybuchu rewolucji w Niemczech, na skutek klęski mocarstw centralnych, zwolniony z twierdzy wraca do kraju i obejmuje z rąk Rady Regencyjnej władzę, którą sprawuje jako Naczelnik Państwa i wódz Naczelny . Zatwierdzony na tym stanowisku przez Sejm Ustawodawczy uchwałą z dn. 20 lutego 1919, prowadzi wojnę o określenie granic Państwa i odpiera na czele armji inwazję bolszewicką w r. 1920.

Po uchwaleniu Konstytucji i zebraniu się nowego Sejmu odmawia kandydatury na stanowisko Prezydenta Rzeczypospolitej, pełni przez pewien czas funkcję Szefa Sztabu Generalnego a w r. 1923 wycofuje się z życia politycznego, osiada w Sulejówku i oddaje się pracom literackim i publicystycznym.

W r. 1926 organizuje i przeprowadza przewrót, obala ówczesny Rząd, zmusza ówczesnego Prezydenta do zrzeczenia się władzy i odtąd kieruje sprawami państwa, pełniąc kilkakrotnie obowiązki Premjera, stale zaś i bez przerwy funkcje

Ministra Spraw Wojskowych i generalnego Inspektora Sił Zbrojnych.

Podkreślić należy, iż Marszałek Piłsudski miał w społeczeństwie naszem, przed przewrotem majowym nie tylko zwolenników i entuzjastów, lecz także zaciekłych i bezwzględnych wrogów, walczących z Nim i dziełem Jego życia, dopóki można to było robić bezkarnie, bronią często nikczemną. Nie szczędzono mu ani oszczerstw, ani kalumnij, utrudniano mu na każdym kroku pracę. Dopiero po przewrocie, gdy miał pełnię władzy w ręce, wzrósł znacznie zastęp Jego chwalców i zwolenników.

To też godzi się przytoczyć dla nauki i pamięci Jego własne słowa: **„Ten tylko człowiek wart jest nazwy człowieka, który ma pewne przekonania i potrafi je bez względu na skutki, wyznawać czynem.**

ORĘDZIE
Pana Prezydenta Rzeczypospolitej

Pan Prezydent Rzeczypospolitej prof. Ignacy Mościcki, ogłosił następujące orędzie:

Do Obywateli Rzeczypospolitej!

Marszałek Józef Pisudski życie zakończył!

Wielkim trudem swego życia budował siłę w Narodzie, genjuszem umysłu, twardym wysiłkiem woli Państwo wskrzesił. Prowadził je ku odrodzeniu mocy własnej, ku wyzwoleniu sił, na których przyszłe losy Polski się oprą. Za ogrom Jego pracy danem Mu było oglądać Państwo nasze jako twór żywy, do życia zdolny, do życia przygotowany, a Armję naszą — sławą zwycięskich sztandarów okrytą.

Ten największy na przestrzeni całej naszej historji Człowiek z głębi dziejów minionych moc Swego Ducha czerpał, a nadludziem wytężeniem myśli drogi przyszłe odgadywał.

Nie siebie tam już widział, bo dawno odczuwał, że siły Jego fizyczne ostatnie posunięcia znaczą. Szukał i do samodzielnej pracy zaprawiał ludzi, na których ciężar odpowiedzialności skolei miałby spocząć.

Przekazał Narodowi dziedzictwo myśli o honor i potęgę Państwa dbałej.

Ten Jego Testament, nam żyjącym przekazany, przyjąć i udźwignąć mamy.

Niech żałoba i ból pogłębią w nas zrozumienie naszej — całego Narodu — odpowiedzialności przed Jego Duchem i przed przyszłemi pokoleniami.

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ I. MOŚCICKI.

Warszawa - Zamek, dn. 12 maja 1935 r.

Przemówienie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej nad trumną Marszałka J. Piłsudskiego w Krakowie

Cieniom królewskim przybył towarzysz wiecznego snu. Skroni Jego nie okala korona, a dłoń nie dzierży berła, a królem był serc i władcą woli naszej. Półwiekowym trudem swego życia brał we władanie serce po sercu, duszę po duszy, aż pod purpurę królestwa swego ducha zagarnął niepodzielnie całą Polskę.

Śmiałością swej myśli, odwagą zamierzeń, potęgą czynów z niewolnych rąk kajdany zrzucił, bezbronnym miecz wykuł, granice nim wyrąbał, a sztandary naszych pułków sławą uwieńczył.

Skażonych niewolą nauczył honoru bronić, wiarę we własne siły wskrzeszać. Dumne marzenia z orlich szlaków na ziemię sprowadzać i w twardą rzeczywistość zamieniać.

Dał Polsce wolność, granice, moc i szacunek.

Czynami swemi budził u wszystkich — po wszystkie krańce Polski iskry tęsknot do wielkości.

Miljony tych iskier z miljonów serc wracały rozżarzone miłością do Tego, który je wskrzeszał. Aż stał się On jasnością, spływającą na całą naszą ziemię, i płomieniem wytapiającym kruszec bezcenny, który w skarbcu narodowym naszych wartości moralnych pozostanie odtąd na wieki.

Wielkie dziedzictwo pozostawił po sobie ten potężny władca serc i dusz polskich.

Cześć, jaką otaczaliśmy Józefa Piłsudskiego za Jego życia, wzmaga się dziś i potężnieć będzie w Polsce z godziny na godzinę, coraz stokrotniej.

Niech hołdy, dziś prochom wielkiego Polaka składane, zamienią się w śluby dochowania wierności dla Jego myśli w daleką przyszłość przenikających, niech przekują się w obowiązek strzeżenia dumy i honoru Narodu. Niech wolę naszą do twardej pracy i walki z trudnościami zaprawią, a serca nasze wielką Jego dla Ojczyzny miłością rozpalą.

U bram domostw naszych postawmy warty, byśmy bezcennego kruszcu cnót przez Niego pozostawionych nie uszczuplili, niczego z wielkiego po Nim nie uronili i byśmy duchowi Jego, troską za życia o losy Polski umęczonemu, spokój w wieczności dali.

UDZIAŁ ZWIĄZKU W POGRZEBIE

Przebieg uroczystości pogrzebowych znany jest czytelnikom naszym niewątpliwie z obszernych opisów, które zamieściła prasa codzienna.

Wzięła w nich udział także i nasza organizacja.

Po otrzymaniu żałobnej wieści o zgonie ś. p. Marszałka Piłsudskiego, wysłaliśmy do p. Ministra Komunikacji depeszę kondolencyjną treści następującej:

Inż. M. Butkiewicz, Minister Komunikacji. Warszawa.

Wstrząśnięci do głębi wieścią o zgonie Pierwszego Marszałka Polski, Józefa Piłsudskiego i łącząc się wraz z całym Narodem w głębokim bólu po stracie Wielkiego Budowniczego Niepodległej Polski, mamy zaszczyt złożyć na ręce Pana Ministra, jako przedstawiciela Rządu i Naczelnego Zwierzchnika pracowników kolejowych, w imieniu organizacji naszej i wszystkich jej członków zapewnienia głębokiego i serdecznego współczucia.

Prezydjum Związku Zawodowego Maszynistów kolejowych w Polsce.

Uchwałą z dn. 15 maja 1935, postanowił Zarząd wezwać do udziału w uroczystościach pogrzebowych wszystkie poczty sztandarowe Związku. Na wezwanie stawiły się w dniu 17 maja 1935 w Warszawie wszystkie nasze poczty sztandarowe w szczególności zaś sztandary kół: Kutno, Piotrków, Sosnowiec, Wilno, Lublin, Poznań, Gniezno, Inowrocław, Bydgoszcz, Toruń, Tczew, Grudziądz, Gdynia, Iłowo, Rybnik, i Katowice, które wraz z pocztem sztandaru warszawskiego oraz sztandarem Centrali wzięły udział w uroczystościach pogrzebowych. Na czele delegacji Związku uczestniczyło w pogrzebie Prezydjum Związku w pełnym składzie.

Na uroczystościach pogrzebowych w Krakowie, reprezentował Związek Zarząd Okręgowy Krakowski. Delegacje kół Skarżysko i Kielce żegnały pociąg z trumną ś. p. Marszałka wraz z miejscowem społeczeństwem.

Koleje państwowe w dniach żałoby Narodowej.

Na uroczystość pogrzebu Marszałka Piłsudskiego przewieziono do Warszawy w dn. 15-ym i 16-ym b. m. 210 normalnemi pociągami około 100.000 osób, ponadto puszczono 15 pociągów dodatkowych z organizacjami cywilnemi.

Po ukończeniu uroczystości pogrzebowych w Warszawie w dn. 17-ym b. m. uruchomiono 22 pociągi dodatkowe do Krakowa. Pociągi te odeszły z Warszawy w ciągu 7 godzin linją — Warszawa — Radom — Kielce — Kraków i linją Warszawa — Częstochowa — Kraków.

Ogółem przybyło do Krakowa na

uroczystości żałobne około 125.000 osób w 155 pociągach w tem 112 normalnych i 43 pociągi dodatkowe.

Wyjazd z Krakowa uczestników uroczystości pogrzebowych w liczbie około 120.000 osób nastąpił w ciągu 30 godzin w różnych kierunkach, przy czem największe skupienie było w ciągu pierwszych 18 godzin.

Powrót pociągu P. Prezydenta Rzplitej do Warszawy zorganizowano w ten sposób, że członkowie Rządu żegnali P. Prezydenta w Krakowie, a witali w Warszawie. Pociąg P. Prezydenta przeprowadzono drogą przez Częstochowę, a pociąg Rządu drogą przez Radom.

Cały ten masowy przewóz do Warszawy, Krakowa i spowrotem mimo krótkiego terminu i trudności technicznych ze względu na szczupłość dworca w Krakowie, odbył się sprawnie i planowo dzięki największemu wysiłkowi ogółu kolejarzy.

Jesteśmy przekonani, iż plan taki może być uzgodniony pomiędzy samymi pracownikami bez większych trudności, tudzież, że zastosowanie takiej procedury leży w interesie P. K. P., usuwa bowiem powód do niezadowolenia i łagodzi w pewnym stopniu trudne położenie pracowników, dotkniętych omawianą akcją oszczędnościową.

Na konferencjach z miarodajnemi czynnikami w M. K. wyjaśniono nam, iż w kalkulacji oszczędnościowej bierze się pod uwagę koszt przesiedlenia pracowników i że niema przeszkód zasadniczych, któreby uniemożliwiały przyjmowanie i uwzględnianie życzeń co do miejsc przeniesienia bez naruszania charakteru tych przeniesień, jako przeniesień z urzędu.

Najwidoczniej Dyrekcje nie otrzymały dotąd odpowiednich instrukcyj, stwierdziliśmy bowiem, iż stosują one w tym względzie praktykę sprzeczną z wyłuszczonemi powyżej poglądami Ministerstwa.

W szczególności Dyrekcja P. K. P. Warszawa, likwidująca częściowo parowozownię Sosnowiec odmawia przyjmowania podań sporządzonych według załączonego przy niniejszym wzoru i wstrzymuje się z wydaniem decyzji o przeniesieniach, utrzymując licznych pracowników zbędnych w Sosnowcu bez zatrudnienia.

Gdy w dniu 4.VI.1935 r. usiłowaliśmy dociec przyczyn takiego postępowania dano nam w Dyrekcji P. K. P. Warszawa niedwuznacznie do zrozumienia, iż Dyrekcja, nie posiadając kredytów na pokrycie kosztów przesiedlenia, liczy się z tem, iż pracownicy składać będą podania o przeniesienie na własną prośbę, nieuwarunkowane żadnemi zastrzeżeniami. Podania zawierające zastrzeżenia co do kosztów przesiedlenia, jeśli będą nawet przyjmowane — nie będą uwzględniane, w stosunku zaś do pracowników, którzy podań o przeniesienie na własną prośbę nie złożą, stosowane będą zarządzenia administracyjne aż do rozwiązania stosunku służbowego włącznie.

Nie chcemy ani na chwilę przypuścić, aby ten sposób postępowania miał być zgodny z poleceniami lub intencjami M. K. Nie możemy się pogodzić ani na chwilę z myślą, aby było zamiarem Ministerstwa uzyskiwać dodatkowe oszczędności przez pozbawienie pracowników kosztów przesiedlenia. Przesiedlenia, wynikające z reorganizacji pracy są bez wątpienia przeniesieniami z urzędu i wynikają nie z woli pracowników, ani też nie mają służyć dla ich dobra, lecz są wynikiem zarządzeń władz, wydanych dla dobra i interesu P. K. P. Trudno również przypuścić, aby przy kalkulacji planów oszczędnościowych nie brano pod uwagę kosztów przesiedlenia personelu, lub też, aby liczono się już zgóry ze stosowaniem środków, które zdolne są skłonić pracowników do wnoszenia podań o przeniesienie na własną prośbę. Ministerstwo rozumie niewątpliwie, iż przeniesienie pracownika, oderwanie go od podsta-

SPRAWY SŁUŻBOWE

Znowu kosztem pracowników!

Omawiając w kwietniowym numerz „Maszynisty" z r. b. w artykule p. t. „Plan i człowiek" będącą właśnie w toku akcję oszczędnościowo-reorganizacyjną na P. K. P. zajęliśmy wobec niej stanowisko lojalnego zrozumienia. Staraliśmy wytłumaczyć czytelnikom naszym, że akcja ta jest wynikiem nieodpartej konieczności, że byłoby nierozumnem a zwłaszcza niecelowem przeciwstawiać się jej zasadniczo i bezwzględnie.

Wyraziliśmy jednak równocześnie z naciskiem przekonanie, że plan nie może pomijać ani lekceważyć interesów żywego człowiega, który najczęściej z powodu reorganizacji narażony jest na straty, szkody i dotkliwe przykrości. Sformułowaliśmy zatem zarówno w organie naszym, jak też w memorjale złożonym Ministerstwu Komunikacji minimalne postulaty związane z reorganizacją i masowem przesiedlaniem pracowników w przekonaniu, iż mają one za sobą najzupełniejszą i niczem nie zaprzeczoną słuszność i że wobec tego mogą i powinny być w całej pełni uwzględnione.

Niedopuszczaliśmy do siebie myśli, aby ktokolwiek zamierzał wykonywać plan oszczędnościowy z pominięciem zasad lojalności w stosunku do personelu lub aby koszt przeprowadzenia oszczędności miał być za wiedzą M. K. przerzucony częściowo na pracowników.

Liczyliśmy się jednak z rozmaitemi niespodziankami ze strony niższych organów administracji kolejowej i dlatego, nauczeni dotychczasowem doświadczeniem, domagaliśmy się już zgóry, aby przeniesienia związane z reorganizacją tanne były bez zastrzeżeń za przeniesienia z urzędu uzasadniające prawo do zwrotu kosztów przesiedlenia. Równocześnie, pragnąc ułatwić zarządowi P. K. P. powzięcie rozumnych decyzyj a pracownikom złagodzić skutki przeniesień, domagaliśmy się uznania prawa wskazywania, gdzie dany pracownik przeniósłby się najchętniej i prosiliśmy o wydanie zarządzeń, któreby umożliwiały uzgodnienie planów przeniesień z pracownikami i ich przedstawicielstwem.

Obawy nasze okazały się uzasadnionemi. Mamy już do zanotowania pierwszą serję doświadczeń, narazie w związku z likwidacją parowozowni Sosnowiec. Podań zawierających zastrzeżenia co do kosztów przesiedlenia organy Dyrekcji nie przyjmują a sama Dyrekcja, w myśl oświadczeń swych przedstawicieli zmierza niedwuznacznie do tego, aby pracowników zmusić do składania podań bezwarunkowych i pozbawić ich w ten sposób prawa do należności za przesiedlenie.

Podjęliśmy raz jeszcze próbę skierowania praktyki urzędów kolejowych na tory zgodne z powagą i godnością urzędów największego państwowego przedsiębiorstwa i wystąpiliśmy do M. K. z memorjałem, którego treść podajemy poniżej. Nie wymaga on dalszych komentarzy, na wszelki jednak wypadek sposób w jaki odniesie się doń M. K. będzie bardzo znamienny. Będziemy mogli przekonać się naocznie jaki jest właściwy stosunek najwyższej naszej władzy do słusznych i uzasadnionych interesów porsonelu i czego mamy się w przyszłości w tym względzie spodziewać.

Do

PANA MINISTRA KOMUNIKACJI

w Warszawie.

Na wiadomość o zamiarze zupełnej lub częściowej likwidacji niektórych parowozowni zwróciliśmy się do Ministerstwa Komunikacji z memorjałem, w którym prosiliśmy o wzięcie pod uwagę, przy ustalaniu i realizacji planów oszczędnościowych, uprawnionych i słusznych interesów personelu, wychodząc z założenia, iż wymaga tego nietylko dobro tych pracowników, ale i dobro służby.

Między innemi, nauczeni doświadczeniem, wyraziliśmy obawę, aby Dyrekcje nie zmuszały pracowników do składania, rzekomo dobrowolnych, próśb o przeniesienie i nie pozbawiły ich w ten sposób prawa do przysługującej im należności za przesiedlenie. Prosiliśmy zatem Ministerstwo o wydanie odpowiednich zarządzeń, któreby umożliwiały sporządzenie planu przeniesień najdogodniejszego dla pracowników, jednakże bez naruszenia zasady, iż przeniesienia stąd wynikające są przeniesieniami z urzędu i uzasadniają pretensję do wypłaty należności za przesiedlenie.

wy jego egzystencji, zerwanie rozlicznych węzłów rodzinnych, osobistych i majątkowych, łączących go z miejscem dotychczasowej pracy, stanowi już samo przez się cios bardzo dotkliwy. Nie należy zatem w interesie służby pozbawiać go ponadto należnych mu niewątpliwie kosztów przesiedlenia.

Ponadto stosowanie w tym celu opisanych powyżej metod postępowania nie da się, zdaniem naszem, pogodzić z powagą i godnością urzędów kolejowych. Wynikających stąd szkód moralnych nie zdoła, zdaniem naszem, zrównoważyć żaden zysk i żadna oszczędność. Nie sposób też przypuścić, aby M. K. mogło świadomie metody takie tolerować.

Zwracamy się zatem raz jeszcze do Ministerstwa z prośbą o wydanie zarządzeń, któreby umożliwiały pracownikom wybór miejsca, do którego mają być przesiedleni, o tyle, oczywiście, o ile zezwalają na to względy służbowe i to bez zmuszania ich do wnoszenia podań o przeniesienie na własną prośbę i bez związanej z tem rezygnacji z prawa do zwrotu kosztów przesiedlenia.

Przes Związku:
(—) **Borkowski.**

Sekretarz Generalny:
(—) **Siadak.**

Przyczyny przejeżdżania semaforów ustawionych na „Stój"

Nawiązując do artykułu p. t. „Przejeżdżanie sygnału „stój", zamieszczonego w Nr. 1 „Maszynisty" z r. 1935, w którym redakcja zwróciła się do wszystkich czytelników z prośbą o nadsyłanie uwag na ten, tak bardzo interesujący i aktualny, temat — podajemy poniżej ogólne uwagi, dotyczące możliwych przyczyn przejeżdżania semaforów, opracowane na podstawie materjału nadesłanego nam przez kol. Czesława Nowickiego z Poznania.

Rozważając wszelkie przyczyny, które spowodować mogą przejechanie semaforu ustawionego na „stój", dochodzimy do wniosku, iż można je podzielić z punktu widzenia ogólnego na 2 grupy:

1) Pierwszą grupę stanowią wypadki *przeoczenia sygnału* podanego na semaforze przez drużynę parowozową i pociągową. Zaliczyć należy tutaj nie tylko rzadkie wypadki *zupełnego przeoczenia* semaforu lub też niezwrócenie wogóle uwagi na podany na nim sygnał „stój", jak również najczęstsze wypadki *zbyt późnego zauważenia sygnału* i związane z tem zbyt późne zastosowanie środków, zmierzających do zatrzymania pociągu.

2) Do drugiej grupy zaliczyć należy wypadki, w których *pociąg przesuwa się poza semafor*, mimo, iż drużyny zauważyły na czas sygnał „stój" i zastosowały prawidłowo dostępne im środki zmierzające do zatrzymania pociągu.

Grupa pierwsza obejmuje wypadki najczęstsze, sprowadzające poważną groźbę katastrofy z wszystkiemi jej konsekwencjami, a więc z stratami w ludziach i w taborze tudzież z surową odpowiedzialnością grożącą obsłudze parowozowej a, w miarę zachodzących okoliczności, także i drużynie pociągowej. W grupie tej kwestja winy po stronie drużyny parowozowej i pociągowej jest zawsze otwartą.

Wypadki drugiej grupy należą nietylko do stosunkowo rzadszych, lecz nadto wyjątkowo tylko prowadzą do następstw katastrofalnych, choć i to nie jest wykluczone przy zbiegu niepomyślnych okoliczności. Natomiast o winie obsługi w tych wypadkach już z samego założenia *mowy być nie może*, a raczej *mowy być nie powinno*. Ilekroć stwierdzone zostanie, że drużyna sygnał zauważyła w czasie właściwym z uwagi na warunki miejsca i czasu zastosowała prawidłowo wszystkie dostępne sobie środki, zmierzające do zatrzymania pociągu—wówczas ze względów zasadniczych należałoby zaniechać pociągania jej do odpowiedzialności, choćby jej usiłowania nie doprowadziły do pomyślnego rezultatu. Należałoby zatem zerwać stanowczo z praktyką karania „na wszelki wypadek" i z naciąganiem w tym celu obowiązków ogólnych, przewidzianych w pragmatyce, gdyż grozi to dezorganizacją i potęguje napięcie nerwowe obsługi pociągów, która nie może pełnić swych obowiązków w spokoju i z tą pewnością siebie, jaka płynąć powinna z poczucia określonych ściśle granic własnej odpowiedzialności.

Z punktu widzenia winy i odpowiedzialności zauważyć należy przedewszystkiem, że pracownicy odpowiedzialni za bezpieczeństwo ruchu mają z reguły pełne poczucie całej grozy odpowiedzialności, jaka na nich spoczywa. Wiedzą oni dobrze i pamiętają stale, że przejechanie zamkniętego semaforu, to w najlepszym razie dochodzenie służbowe, ściągnięcie z jazdy, badania lekarskie i psychotechniczne, częściej zaś odpowiedzialność dyscyplinarna, poprzedzona długim okresem zawieszenia w służbie. Grozi to karą polegającą z reguły na degradacji, ponadto zaś naraża na odpowiedzialność przed sądem karnym, z czego również rzadko wychodzi się bez następstw przykrych. Wreszcie z poza zamkniętego semaforu wychyla się zawsze w wyobraźni drużyny widmo śmierci lub kalectwa własnego. Trudno w tych warunkach przypuścić, aby ktokolwiek mógł sobie *lekkomyślnie lekceważyć* sygnały. Wypadek podobny, aczkolwiek teoretycznie nie wykluczony, w praktyce nie zdarza się prawie nigdy. Nie oznacza to bynajmniej, aby można było z tego powodu wykluczyć winę obsługi parowozowej lub pociągowej, wynikającą bądź to z nieostrożności, bądź też z nieuwagi. Należałoby jednak więcej uwagi zwracać na charakter omawianej winy i odpowiedzialności z uwzględnieniem zasady, iż wypadki ruchowe są w ruchu kolejowym nieuniknione tak długo, dopóki ruch ten obsługiwać będą ludzie, podlegający wszelkim ludzkim słabościom, przypadłościom i t. p.

Z tem zasadniczem zastrzeżeniem stwierdzić należy, iż z punktu widzenia winy i odpowiedzialności podzielić można wypadki przejechania zamkniętego semaforu na następujące grupy:

1) wypadki spowodowane winą drużyny parowozowej,

2) wypadki spowodowane winą drużyny konduktorskiej,

3) wypadki wynikające z usterek technicznych oraz z wadliwej obsługi urządzeń sygnałowych,

4) wypadki spowodowane siłą wyższą lub warunkami atmosferycznemi.

1. WINA DRUŻYNY PAROWOZOWEJ.

Wspomnieliśmy już poprzednio, iż wypadki lekkomyślnego zlekceważenia sygnału lub też karygodnej wprost nieuwagi należą do rzadkości. Częstszemi są wypadki nieuwagi, która znajduje w pewnym stopniu wytłumaczenie w warunkach pracy i w własnościach organizmu oraz psychiki ludzkiej.

Przedewszystkiem wziąć należy pod uwagę, iż *drużyna parowozowa dbać musi o należytą obsługę parowozu* i zapewnić energję potrzebną do prowadzenia pociągu, t. j. dbać o prawidłowe wytwarzanie pary i prawidłową pracę mechanizmów. Absorbuje to w dużym stopniu uwagę drużyny, odciągając ją tem samem od obserwacji szlaku. Posiada to doniosłe znaczenie, zwłaszcza wówczas, gdy parowóz nie jest w stanie należytym, i gdy jego obsługa wymaga od drużyny dużego wysiłku.

Ważną przyczyną nieuwagi może być *nieznajomość szlaku.* Jeśli drużyna nie zna dokładnie umiejscowienia semaforów, profilu drogi i innych warunków, istniejących na szlaku, wówczas nietrudno o pomyłkę, o fałszywe obliczenie i o, spowodowane w ten sposób, bądź przeoczenie sygnału, bądź też opóźnienie zastosowania środków zmierzających do zatrzymania pociągu. Drużyna musi świadomie panować nad biegiem pociągu, musi zatem znać wszelkie elementy składające się na bezpieczeństwo ruchu, a więc uwzględniać zarówno sam szlak i jego właściwości (np. spadek, wzniesienie, krzywizny utrudniające widoczność semaforu), jak też i warunki atmosfedyczne (kierunek wiatru, śliskość szyn) oraz warunki zależne od pociągu (ciężar, szybkość, wydajność hamulców ręcznych). Dopiero pełna świadomość wszystkich tych elementów umożliwia należyte wyczucie, jak należy się zachować, aby dojrzeć na czas sygnał zatrzymania i wykonać go prawidłowo i skutecznie.

Drużyna może przeoczyć semafor, jeśli jest **przemęczona.** Postępujące stale w imię (fałszywej) oszczędności ściśnianie turnusów, i zwiększanie przebiegów, potęgowane często przez przedłużanie czasu jazdy w wypadkach znaczniejszego opóźnienia pocią-

gu kryje w sobie groźne niebezpieczeństwo. Ten sam skutek spowodować może brak należytego wypoczynku na stacjach zwrotnych.

Wiadomo, że organizm broni się przed nadmiernem wyczerpaniem. Objawem tej samoobrony jest sen. Wytrzymałość organizmu ludzkiego ma swoje granice, których przekraczać nie można. Wtajemniczeni wiedzą ile wysiłku trzeba, aby opanować senność, zwłaszcza, w krytycznym pod tym względem czasie, ok. godziny 3—4 w nocy. Gdy nadto uwzględnimy wysoką temperaturę na parowozie, sprzyjającą z reguły senności, tudzież monotonny rytm stuków i ruchów ubocznych na parowozie — dojdziemy do wniosku, że tylko organizm zdrowy i wypoczęty oprzeć się może skutecznie potrzebie snu. Z tego względu należałoby zwrócić baczniejszą uwagę na warunki pracy drużyn i nie dopuszczać pod żadnym pozorem do przemęczenia obsługi parowozu. Celowem byłoby ponadto wzięcie pod uwagę miejsca zamieszkania drużyny z uwzględnieniem czasu dojazdu do miejsca pracy.

Przyczyną obniżenia zdolności orjentacyjnej i natężenia uwagi może być ponadto *choroba* oraz *depresja duchowa* wywołana przejściami osobistemi, bądź też niepomyślnemi warunkami bytu i pracy. Szykany, prześladowania, zdenerwowanie obawą o wynik egzaminów, troska o utrzymanie rodziny, wogóle ujemne samopoczucie pracownika odgrywa w omawianym względzie rolę większą niżby napozór można było przypuścić. Zamało zatem zwracają na te okoliczności uwagę czynniki miarodajne.

W niektórych wypadkach zachodzić może **zahamowanie odruchów** w skutek znanego w przyrodzie „zapatrzenia się" na światło (zając). Patrząc stale zdaleka w światło czerwone można po pewnym czasie „zapatrzeć się" w światło z tym skutkiem, że następuje stan zobojętnienia na podnietę i brak normalnej i prawidłowej reakcji na nią. Możliwość takiego wypadku zależy w pewnym stopniu od predyspozycji psychicznej drużyny, choć zdarzyć się może także i upracowników wykazujących zresztą wysoką sprawność w tym względzie.

Wreszcie należyty **dobór drużyny** jest również rzeczą ważną. Maszynista i pomocnik powinni nietylko pomagać sobie wzajemnie, ale i odpowiadać sobie i uzupełniać się wzajemnie pod względem usposobienia i warunków psychicznych.

Przejechanie semaforu ustawionego na „stój" z winy drużyny parowozowej może nastąpić nietylko skutkiem nieuwagi w stosunku do samego semaforu, lecz również wskutek nieostrożnej obsługi hamulca, działającego zresztą prawidłowo. Ogólna wada hamulców, których konstrukcja nie zapobiega t. zw. „wyczerpaniu" stała się już powodem niejednego wypadku. Wada ta jednak powinna być drużynie znana i z góry brana pod uwagę. Zbyt długie przetrzymywanie rączki hamulca na stanowisku napełnienia, prowadzi z reguły, w razie konieczności odhamowania i ponownego zahamowania pociągu, do przesunięcia poza miejsce wyznaczone. Powód leży w tem, iż, przez nadmierne wpuszczenie powietrza do przewodu, wyrównywanie ciśnienia trwa przez czas dłuższy, a dopiero po wyrównaniu ciśnienia osiągamy różnicę ciśnień niezbędną do wywołania należytego nacisku na klocki hamulcowe. Dlatego też należy w wypadkach podobnych bądź to przesuwać rączkę szybko ze stanowiska napełnienia i spowrotem na położenie martwe, bądź też, jeśli przewiduje się konieczność odhamowania i zahamowania powtórnego — należy ustawić rączkę na stanowisko jazdy, wskutek czego hamulce odpuszczają powoli i unika się nadmiernego napełnienia przewodu. Po stwierdzeniu, że hamulce odpuściły dostatecznie, należy przełożyć rączkę w położenie martwe, poczem można znowu hamować z pełną sprawnością.

WINA DRUŻYNY KONDUKTORSKIEJ.

O winie tej drużyny jest z reguły mowa tylko przy prowadzeniu pociągów obsługiwanych przez ręczne hamulce. Wypadki odpowiedzialności drużyny konduktorskiej przy pociągach posiadających hamulce zespolone należą do wyjątków.

Częstą przyczyną przejechania sygnału bywa bądź to błędne obliczenie ciężaru hamowanego, wywołane pośpiechem przy wyprawianiu pociągu, bądź też wprost kłamliwe określenie tego ciężaru z świadomym zamiarem wprowadzenia wbłąd maszynisty, aby w ten sposób przemilczeć przekroczenie normy dozwolonego ciężaru. Skutkiem tego jest brak należytego ciężaru hamowanego i wynikający stąd błąd w ocenie warunków zatrzymania pociągu.

Znajomość szlaku potrzebna jest również i drużynie konduktorskiej. Winna ona baczyć aby pociąg nie nabrał zbyt wielkiego rozpędu na spadkach, gdyż powoduje to zagrzanie się klocków hamulcowych i spadek tarcia, co znowu opóźnia nieraz bardzo znacznie efekt hamowania. Często zdarza się również niewłaściwy sposób obsługi hamulca, zwłaszcza dopuszczanie do poślizgu kół, co ma ten sam efekt. Zauważyć należy, że drużyna konduktorska ma obowiązek hamować bieg pociągu w razie potrzeby z własnej inicjatywy, nie czekając na sygnał maszynisty. Nie wolno również drużynie konduktorskiej (przeciwko czemu często się grzeszy) polegać na tem, że pociąg zahamowany będzie przez sam parowóz, zwłaszcza gdy jest to parowóz cięższego typu (np. Ty-23). Wreszcie najczęstsze wypadki przejechania semaforu z winy drużyny konduktorskiej mają miejsce wskutek tego, iż drużyna bądź to zupełnie nie reaguje na sygnały (sen, odwrócenie uwagi), bądź też reaguje na nie zbyt późno i niedość energicznie.

Oczywiście o odpowiedzialności drużyny konduktorskiej oraz o indywidualnych warunkach, które wywołują osłabienie uwagi powiedzieć należy to samo, co powiedziano o drużynach parowozowych. C. d. n

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

PODZIĘKOWANIE

W ciągu miesiąca maja b. r. odbyły się przy moim współudziale zebrania pracowników parowozowych w Wilnie, Baranowiczach i Wołkowysku. W zebraniach tych uczestniczyli również członkowie B.B.Z.M. omawiając w spokoju i zgodzie interesujące wszystkich na równi sprawy zawodowe a w szczególności obecne trudne położenie drużyn parowozowych oraz środki zaradcze.

Uważam za swój obowiązek złożyć niniejszym serdeczne podziękowanie wszystkim uczestnikom tych zebrań, w szczególności zaś członkom B.B.Z.M. za ich obywatelskie stanowisko, za zrozumienie potrzeby zjednoczenia wszystkich maszynistów w jednej organizacji i za dowody zaufania w wartość ideową i w rzetelność działalności Związku, któremu mam zaszczyt przewodniczyć.

Dziękuję również Zarządom Kół, w szczególności zaś Zarządowi Koła Baranowicze za sprawne zorganizowanie zebrań i serdeczne przyjęcie przedstawiciela Prezydjum.

P. Borkowski,
Prezes Zw.

INTERWENCJE I WYSTĄPIENIA PREZYDJUM ZWIĄZKU

Dnia 27. III. 1935 r. — w M. K. w sprawie Szypuły z Krakowa, Gusa z Katowic, w sprawie złożonych memorjałów dotyczących kasowania parowozowni i przenoszenia drużyn parowozowych — **kol. Komorowski.**

Dnia 3. IV. 1935 r. — u p. Naczelnika parowozowni Gdynia w sprawie obsady parowozów w poszczególnych turnusach — **kol. kol. Borkowski, Komorowski, Chmielewski.**

Dnia 8. IV. 1935 r. — w M. K. w sprawach: kol. Syguły, Chandysia, Mentzla, Winiarskiego, Stanclika, Itnera, Buzy, wypłaty diet okręgowi krakowskiemu — **kol. kol. Komorowski, Siadak.**

Dnia 12. IV. 1935 r. — w M. K. w sprawie pociągów dla Sosnowca — **kol. Komorowski.**

Dnia 12. IV. 1935 r. — w D. O. K. P. w Radomiu w sprawie nałożonych kar dyscyplinarnych na pracowników służby parowozowej za nieprzeniesienie się z Kielc do Skarżyska, w sprawie etatów i awansów — **Kol. Kol. Borkowski, Nowak.**

Dnia 16. IV. 1935 r. w M. K. w sprawie skasowania parowozowni Sosnowiec — **kol. Borkowski.**

Dnia 16. IV. 1935 r. — w D. O. K. P. w Warszawie w sprawie skasowania parowozowni Sosnowiec, w sprawie kol. Ziajskiego, Mosiewicza — **kol. Borkowski.**

Dnia 17. IV. 1935 r. — w D. O. K. P. w Warszawie w sprawie Ziajskiego i Mosiewicza — **kol. Borkowski.**

Dnia 18. IV. 1935 r. — w D. O. K. P. w Warszawie w sprawie maszynisty Kellera — **kol Borkowski.**

Dnia 6. V. 1935 r. — w M. K. w sprawie likwidacji parowozowni: Inowrocław, Jarocin, Sosnowiec, Siedlce, w sprawie Żochowskiego, Przybysza, Mazuta, i ryczałtu dla maszynistów wagonów motorowych — **kol. Komorowski, Siadak.**

Dnia 9. V. 1935 r. — w D. O. K. P. w Warszawie w sprawie awansów i etatów według listy starszeństwa, skasowania parowozowni Sosnowiec, w sprawie Mosiewicza, Przybysza — **kol. kol. Siadak, Pruszyński, Gruszczyński.**

Dnia 10. V. 1935 r. — w M. K. w sprawie zlikwidowania parowozowni Siedlce i Sosnowiec, w sprawie kol. Przybysza — **kol. kol. Komorowski, Siadak.**

Dnia 20. V. 1935 r. — w M. K. w sprawach kol. kol. Żochowskiego, Buzy, Wernera, Chandysia, Przybysza, Budzejki, Banaszkiewicza, ryczałtów dla kierowników wagonów motorowych, przydziału wagonów dla spółdzielni budowlanej w Gdyni — **kol. Borkowski, Lisiewicz.**

Dnia 22. V. 1935 r. — w D. O. K. P. w Warszawie w sprawie Gruszczyńskiego, Syguły, Kowali, Muszkieta, Lorka, w sprawie ryczałtu dla dyspozytorów — **kol. kol. Borkowski, Lisiewicz, Pruszyński.**

Dnia 24. V. 1935 r. — w M. K. w sprawie kol. kol. Milewskiego, Żochowskiego, Błaszczaka, Gapsa, Chandysia i w sprawie okólnika dotyczącego zaliczania lat zaborczych — **kol. Komorowski.**

PRACE ORGANIZACYJNE
PREZYDJUM ZWIĄZKU.

Dnia 3. IV. 1935 r. — Zebranie Koła Gdynia — **Kol. Kol. Borkowski, Komorowski.**

Dnia 4. IV. 1935 r. — Zebranie Koła Stanisławów — **Kol. Siadak.**

Dnia 7. IV. 1935 r. — Zebranie Koła Kutno — **Kol. Siadak.**

Dnia 8. IV. 1935 r. — Zebranie Koła Grudziądz — **Kol. Lisiewicz.**

Dnia 10. IV. 1935 r. — Zebranie Koła Sompolno — **Kol. Komorowski.**

Dnia 12. IV. 1935 r. — Zebranie Koła Siedlce — **Kol. Siadak.**

Dnia 13. IV. 1935 r. — Zebranie Koła Inowrocław — **Kol. Siadak.**

Dnia 14. IV. 1935 r. — Zebranie Koła Kraków Płaszów — **Kol. Kol. Borkowski, Komorowski, Lisiewicz.**

Dnia 15. IV. 1935 r. — Zebranie Koła Kraków — **Kol. Kol. Borkowski, Komorowski i Lisiewicz.**

Dnia 16. IV. 1935 r. — Zebranie Koła Warszawa-Praga — **Kol. Siadak, Lisiewicz.**

Dnia 28. IV. 1935 r. — Zebranie Koła Tarnowskie Góry — **Kol. Siadak.**

Dnia 28. IV. 1935 r. — Zjazd Okręgu Warszawskiego — **Kol. Kol. Komorowski, Lisiewicz.**

Dnia 30. IV. 1935 r. — Zebranie Koła Dziedzice — **Kol. Lisiewicz.**

Dnia 2. V. 1935 r. — Zebranie Koła Warszawa Główna — **Kol. Siadak.**

Dnia 7. V. 1935 r. — Zebranie Koła Tczew — **Kol. Siadak.**

Dnia 8. V. 1935 r. — Zebranie Koła Bydgoszcz — **Kol. Siadak.**

Dnia 9. V. 1935 r. — Zebranie Koła Toruń — **Kol. Komorowski.**

Dnia 9. V. 1935 r. — Zebranie Koła Wilno — **Kol. Kol. Komorowski, Lisiewicz.**

Dnia 10. V. 1935 r. — Zebranie Koła Grodno — **Kol. Kol. Borkowski, Lisiewicz.**

Dnia 14. V. 1935 r. — Zebranie Koła Wołkowysk — **Kol. Borkowski.**

Dnia 15. V. 1935 r. — Zebranie Koła Baranowicze — **Kol. Borkowski.**

Dnia 20. V. 1935 r. — Zebranie Koła Lida — **Kol. Komorowski.**

Dnia 21. V. 1935 r. — Zebranie Koła Mołodeczno — **Kol. Komorowski.**

Dnia 24. V. 1935 r. — Zebranie Koła Brześć — **Kol. Siadak.**

Dnia 25. V. 1935 r. — Zebranie Koła Białystok — **Kol. Siadak.**

Dnia 26. V. 1935 r. — Zebranie Koła Sosnowiec — **Kol. Borkowski, Lisiewicz.**

Dnia 27. V. 1935 r. — Zjazd Okręgu Poznańskiego — **Kol. Kol. Komorowski, Siadak.**

Dnia 28. V. 1935 r. — Zebranie Koła Lublin — **Kol. Porkowski.**

Dnia 29. V. 1935 r. — Zebranie Koła Kowel — **Kol. Borkowski.**

LWÓW

Gdzie się podziały awanse? Wiadomo powszechnie, jeśli nie skądinąd, to przynajmniej z oficjalnych doniesień prasowych, że w roku bieżącym przyznano pracownikom kolejowym awanse. Niepodejrzane co do swej wiarygodności organy prasowe, opierając się na informacjach urzędowych, zapewniały, że awanse przyznano na całej sieci P. K. P. nie wyłączając żadnej Dyrekcji i podawały nawet w przybliżeniu ogólną liczbę awansowanych. Wiadomo pozatem, że awanse t. zw. styczniowe przeprowadzone zostały we wszystkich Dyrekcjach, coprawda, z opóźnieniem, mimo to jednak rzeczywiście w marcu lub w kwietniu.

Nie wszystkim natomiast wiadomo, że istnieje w tym względzie Dyrekcja wyjątkowa, a mianowicie Dyrekcja lwowska, która dotąd awansów nie przeprowadziła. Gdy zaniepokojeni tą sprawą, udaliśmy się dnia 25 kwietnia 1935 na audjencję do Dyrektora Kolei we Lwowie p. inż. Misiewicza, usłyszeliśmy zapewnienie, iż p. Dyrektor, pragnąc udzielić awansowanym podarunek świąteczny, poświęcił specjalnie całą noc pracy i podpisał awanse jeszcze przed świętami Wielkiej Nocy. P. Dyrektor zdziwił się, że wbrew jego zarządzeniom dotąd nie doręczono awansowanym odpowiednich dekretów i przyrzekł, po zbadaniu sprawy, wydać stosowne zarządzenia.

Mimo to do dnia dzisiejszego (31 maja 1935) nie powiadomiono pracowników DOKP. Lwów o udzielonych im awansach. Jedynie tylko w Oddziale Mech. we Lwowie odbyły się tajne narady czy konferencje z kilkoma pracownikami. Krążą słuchy, że na tych naradach, prowadzonych przy drzwiach, zamkniętych na cztery spusty, pod pieczęcią tajemnicy i grobowego milczenia wręczono uczestnikom w liczbie, którą na palcach jednej ręki zsumować można — dekrety awansowe. Pozostała reszta wybrańców losu (sądzić należy, że procent awansowanych jest mniejwięcej taki sam jak w innych Dyrekcjach) dotąd czeka na świąteczny podarunek a o awansach wogóle nie słychać.

Nie chcemy wdawać się obecnie w dociekania co jest przyczyną tego dziwnego postępowania Dyrekcji ani też powtarzać pogłosek, które na ten temat wśród ogółu pracowników krążą. Mamy nadzieję, że notatka niniejsza dojdzie do wiadomości M. K., które ze swej strony potrafi wymusić na czynnikach właściwych posłuch dla swoich zarzadzeń a przy sposobności zajmie się bliżej stosunkami, które umożliwiają wyraźny sabotaż zarządzeń Dyrektora i rozporządzeń M. K. przez subalternów, uzurpujących sobie wpływy, przekraczające znacznie zakres swych właściwych uprawnień służbowych.

PODZIĘKOWANIA

Składam niniejszem serdeczne podziękowanie p. Mec. Wacławowi Zaczyńskiemu z Warszawy za gorliwą i skuteczną obronę przed Sądem Grodzkim w Sosnowcu, dzięki której uniewinniony zostałem od bezpodstawnych oskarżeń skierowanych przeciwko mnie przez członków B. B. Z. M. **Zygmunt Gruszczyński,**
masz. par. Sosnowiec.

* *

W poczuciu wdzięczności wyrażam na tej drodze podziękowanie wszystkiem p. p. Kolegom, którzy oddali ostatnią przysługę koleż. memu nieodżałowanemu mężowi ś. p. Stanisławowi Krolikowi, masz par. Ostrów Wlkp. Równocześnie dziękuję p. naczel. parowoz. Dybizbańskiemu, p. naczel. stacji Michalakowi, Zarządowi Koła Miejscowemu Organizacji ła Skalmierzyce, Towarzystwu Kole-K. P. W. (orkiestrze), Zarządowi Kojowemu jak i wszystkim współczującym przybyłym ze Skalmierzyc.

Zarządowi Z. Z. M. w Warszawie składam podziękowanie za szybkie wypłacenie zapomogi pośmiertnej w kwocie zł. 1000.

Krolikowa Franciszka
z dziećmi.

* *

Niniejszem składam serdeczne podziękowanie prezesowi Okręgowemu w Wilnie kol. **Piątkowskiemu Edwardowi** i członkowi zarządu kol. **Lachowiczowi Fabjanowi** za wzięcie udziału w pogrzebie ś. p. mego syna Wiktora.

A. Grynkiewicz z rodziną.
Dyspozytor par. Białystok

* *

W poczuciu obowiązku wdzięczności wyrażamy tą drogą serdeczne podziękowanie wszystkim, którzy służyli nam radą, pociechą i pomocą w ciężkich dla nas chwilach po tragicznej śmierci męża i ojca naszego ś. p. **Pawła Bochynka,** maszynisty P. K. P. par. Szopienice, padłego na posterunku służbowym oraz wszystkim, którzy wzięli udział w oddaniu Mu ostatniej posługi.

W szczególności dziękujemy władzom P. K. P., kompanji honorowej i orkiestrze K. P. W., zarządom wszystkich kół katowickiego okręku Z. Z. M. oraz licznym kolegom ś. p. zmarłego, za udział w pogrzebie, Pp. **Różańskiemu i Gajdzie** z zarządu Koła Z. Z. M. w Szopienicach za zajęcie się sprowadzeniem zwłok z Tarnowskich Gór do Szopienic i urządzenie pogrzebu oraz Centrali Z. Z. M. za szybkie wypłacenie zapomogi pośmiertnej w sumie 1000 złotych.

Anna Bochynkowa z córką.

KOLONJE LETNIE

Warszawskiego Okręgu „Rodziny Kolejowej".

Dyrekcja O.K.P. w Warszawie podała do wiadomości pracowników, iż staraniem Zarządu Okręgowego Warszawskiego „Rodziny Kolejowej" czynne będą w sezonie letnim 1935 r.:

KOLONJE LETNIE

1) **w Aleksandrowie Kujawskim**
wspólnie dla dziewcząt i chłopców w wieku od 6 do 15 lat włącznie, potrzebujących leczenia kąpielami solankowemi.
Kolonje te będą trwały od 22. VI. do 22. VII. i od 27. VII. do 26. VIII. r. b.

2) **w Wielkiej Wsi i Helu**
dla dzieci, w wieku od 9 do 16 lat włącznie, potrzebujących pobytu nad morzem.
Kolonje te będą urządzone dla dziewcząt w Helu, a dla chłopców w Wielkiej Wsi w okresie od 17. VI. do 16. VII. i od 18. VII. do 17. VIII.

3) **w Makowie Podhalańskim**
dla dzieci w wieku od 6 do 15 lat włącznie, potrzebujących pobytu w podgórskiej miejscowości.

Kolonje te zorganizowane będą oddzielnie dla dziewcząt w okresie od 22 czerwca do 23 lipca, oddzielnie dla chłopców w okresie od 27 lipca do 27 sierpnia.

OBOZY WYCHOWANIA FIZYCZNEGO
w Makowie Podhalańskim

od 22 czerwca do 23 lipca dla dziewcząt
od 27 lipca do 27 sierpnia dla chłopców } w wieku od 15 do 18 lat włącznie.

Na kolonje i obozy kwalifikować dzieci będą Lekarze Rejonowi. Członkowie Stowarzyszenia, pragnący swoje dzieci umieścić na Kolonjach lub obozach, winni bezzwłocznie zgłosić się z dziećmi do właściwego Lekarza Rejonowego, któremu należy przedstawić dowód osobisty lub metrykę urodzenia dziecka, oraz zgłoszenie do Zarządu miejscowego Koła „Rodziny Kolejowej" o przyjęcie dziecka na kolonje.

Zgłoszenia dzieci na kolonje należy uskuteczniać **tylko na drukach** ustalonego wzoru, wydawanych przez miejscowe Koła „Rodziny Kolejowej" i Lekarzy Rejonowych.

Zgłoszenia wraz z opinją lekarską należy bezzwłocznie składać w miejscowych Zarządach Kół „Rodziny Kolejowej".

Zgłoszenia na wyjazd dzieci do Kolonji Koła przyjmować będą tylko na
I sezon — do 8 czerwca
II sezon — do 1 lipca.

Zgłoszenia złożone po terminie uwzględniane nie będą.

W razie zgłoszenia na 1-szy sezon większej liczby dzieci od ilości posiadanych miejsc. Zarząd Okręgu oddaje pierwszeństwo dzieciom, których stan zdrowia, zgodnie z opinją lekarską, wymaga natychmiastowego wyjazdu na Kolonje.

Dziecko przyjęte na kolonje lub obozy powinno bezwarunkowo posiadać wyprawkę, składającą się: 1) z woreczka lub walizeczki na rzeczy, 2) jednej pary całego obuwia, 3) całego ubranka, 4) palta, 5) czapki lub kapelusza, 6) 2 par bielizny, 7) 4 chustek do nosa, 8) szczoteczki i proszku do zębów, 9) grzebienia, 10) 3 ręczników i mydła.

Zarząd Okręgu Stowarzyszenia „Rodzina Kolejowa" za zagubienie poszczególnych części wyprawki dziecka odpowiedzialności nie przyjmuje.

Dzieci na Kolonjach i Obozach otrzymują pomieszczenie z pościelą, całkowite wyżywienie (4 razy dziennie), opiekę wychowawczą i pomoc lekarską. W Aleksandrowie Kujawskiem dzieci otrzymują dodatkowo kąpiele solankowe i natryski.

Opłata za pobyt dziecka w jednym okresie kolonijnym dla członków „Rodziny Kolejowej" wynosi: w Makowie Podhalańskim i Kolonjach nad morzem — zł. 26, w Aleksandrowie Kujawskim zł. 24.

Po zdecydowaniu przez Zarząd Okręgu o przyjęciu dziecka na kolonje, opłatę należy uiścić za cały czas zgóry w miejscowym Zarządzie Koła.

Terminy wyjazdu i przyjazdu dzieci ze stacji i na stację Warszawa Główna Osobowa.

Wyjazd dzieci do Aleksandrowa 22 czerwca pociąg Nr. 419 27 lipca o godz. 11.00	**Powrót dzieci z Aleksandrowa** 22 lipca pociąg Nr. 420 26 sierpnia o godz. 15.45
Wyjazd dzieci do Makowa 22 czerwca pociąg Nr. 11 27 lipca o godz. 22.20	**Powrót dzieci z Makowa** 23 lipca pociąg Nr. 12 27 sierpnia o godz. 8.10
Wyjazd dzieci nad morze 17 czerwca poc ąg Nr. 613 18 lipca o godz. 21.55	**Powrót dzieci z nad morza** 16 lipca pociąg Nr. 614 17 sierpnia o godz. 6.20

Na Kolonje mogą być również przyjęte, w miarę wolnych miejsc, dzieci pracowników kolejowych niecz łonków „Rodziny Kolejowej" za zwrotem kosztów własnych, które wynoszą: w Aleksandrowie Kujawskim — 66 zł., w Makowie Podhalańskim — 72 zł. i nad morzem 75 zł.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona — zł. 250.—, ½ strony — zł. 150.—, ⅓ strony — zł. 100.—, ¼ strony — zł. 85.—, ⅛ strony — zł. 50.—, 1/16 strony — zł. 30.—.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny **Wacław Siadak.**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka, Warszawa, Warecka 15.